Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3108

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Doorstroming A4 bij Leiden bijna net zo slecht als voor verbreding»* (ingezonden 9 juni 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 juli 2016).

Vraag 1
Kent u het bericht «Doorstroming A4 bij Leiden bijna net zo slecht als voor verbreding»?[1] Herinnert u zich uw antwoord op eerdere vragen over dit deel van de A4?[2]

Antwoord 1
Ja en ja.

Vraag 2
Is het waar dat de filedruk in 2015 bijna vijf keer zo hoog is als in 2013 en dat de druk richting Amsterdam ook is verdubbeld ten opzichte van de tijdelijke situatie? Is het waar dat de doorstroming op de A4 bij Leiden bijna net zo slecht is als voor de verbreding? Hoe verhouden deze cijfers zich tot de eerder door u in maart 2016 aan de Kamer gepresenteerde cijfers, waarin u aangaf dat de filezwaarte met circa 53 procent was afgenomen in verhouding tot de situatie in 2011?[3]

Antwoord 2
De filedruk op de A4 op het traject Leidschendam (N14) – Hoogmade is in 2015 ten opzichte van 2013 in de richting Delft inderdaad vijf maal zo hoog en in de richting Amsterdam inderdaad bijna twee maal zo hoog. Ten opzichte van 2011 is echter sprake van een afname van de filedruk. Voor beide rijrichtingen samen komt dit neer op een afname van 53%.
Ter informatie geef ik in onderstaande tabel de ontwikkeling van filedruk en verkeersprestatie (voertuigkilometers) voor beide richtingen over de afgelopen jaren. De getallen zijn gebaseerd op het traject Leidschendam (N14) – Hoogmade waarbij 2011 als indexcijfer op 100 is gesteld.

[1] http://www.vid.nl/Nieuws/article/VID.2016.155.03
[2] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1073 en Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2564.
[3] Kamerstuk 34 300 A, nr.61.

ah-tk-20152016-3108
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

A4 Leidschendam-Hoogmade v.v.

	2011: Voor uitbreiding	2013: Tijdelijke situatie (2x3 / 80 km/uur)	2015: Na openstelling (2x1 +1 / 100 km/uur)
Verkeersprestatie (in voertuigkilometers)	100	110	115
Filedruk (in km.min)	100	15	47

Uit de tabel kan afgeleid worden dat de verkeersprestatie in de tijdelijke situatie (2013) met 10% is toegenomen ten opzichte van 2011 en in de eindsituatie (2015) is 15% meer verkeer verwerkt ten opzichte van 2011.
De filedruk is in de tijdelijke situatie (2013) met 85% afgenomen ten opzichte van 2011 en in de eindsituatie (2015) is de filedruk met 53% afgenomen ten opzichte van 2011.

Vraag 3
Staat u nog steeds achter uw uitspraak dat bij de aanleg van de vernieuwde A4 bij Leiden geen ontwerpfout is gemaakt? Zo nee, welke maatregelen treft u?

Antwoord 3
Ja, ik sta nog steeds achter mijn uitspraak zoals verwoord in mijn brief vergaderjaar 2014–2015, aanhangsel nr. 2564. Omdat de files sinds 2013 zijn toegenomen heb ik onderzoek laten verrichten en neem ik een aantal maatregelen om doorstroming en veiligheid te verbeteren.[4] De maatregelen zijn gericht op het creëren van rust in het verkeersbeeld: aanpassing bebording, markering, e.d. en een beperkte verlenging van de derde rijstrook van de hoofdrijbaan. Als blijkt dat deze maatregelen onvoldoende effect sorteren zal ik op een later moment bezien of verdergaande maatregelen, zoals een extra rijstrook, noodzakelijk zijn.

Vraag 4
Deelt u de conclusie van de Verkeersinformatiedienst (VID) dat «de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd- en parallelbaan de doorstroming weinig goed [heeft] gedaan»? Zo nee, waarom niet? Welke lessen trekt u uit deze casus?

Antwoord 4
De situatie op de A4 bij Leiden is verbeterd, maar er is ook reden tot zorg en signalen van weggebruikers en omgeving neem ik serieus. De filezwaarte is toegenomen ten opzichte van de tijdelijke situatie in 2013 en neemt verder toe. Daarom is er onderzoek gedaan en worden nu maatregelen getroffen. Deze maatregelen richten zich op het creëren van rust in het verkeersbeeld: aanpassing bebording en markering. Ook wordt de derde strook van de hoofdrijbaan beperkt verlengd.
Aanvullend zal ik een verkeerskundig onderzoek laten doen naar de problemen op de A4 en daarbij zal in elk geval gekeken worden naar het oplossend vermogen van een extra rijstrook op de hoofdrijbaan. Rijkswaterstaat zal signalen van gemeente en andere belanghebbenden hierbij benutten. Ik zal u over de uitkomsten hiervan informeren.

Vraag 5
Bij welke projecten in voorbereiding is sprake van het splitsen van hoofd- en parallelrijbanen? Bent u bereid te onderzoeken of de splitsing van rijbanen bij deze projecten – gezien de ervaringen op de A4 bij Leiden – inderdaad wenselijk is?

Antwoord 5
Het project ZuidasDok voorziet in de aanleg van een hoofd- en parallelbaansysteem. Daarnaast wordt bij een aantal projecten een dergelijk systeem uitgebreid, verbreed of gehandhaafd. Het hierbij gehanteerde wegontwerp verschilt per situatie. Het project ZuidasDok is reeds in een vergevorderd stadium, de aanbesteding loopt.

[4] Kamerstuk 34 300-A, nr.61

Inhoudelijk is aanleg van het hoofd- en parallelbaansysteem bij diverse projecten wenselijk om de verschillende aansluitingen, op korte afstand van elkaar, veilig en bereikbaar te houden. Omgekeerd wordt ook voorkomen dat eventuele verstoringen op het onderliggend wegennet effect hebben op het doorgaand verkeer. De ervaringen op de A4 bij Leiden geven geen aanleiding om af te zien van parallelbanen in het algemeen. Ook zie ik geen aanleiding om bij projecten in voorbereiding de wenselijkheid van parallelbanen opnieuw te onderzoeken.

Vraag 6
Vormt de eerder als belangrijke oorzaak genoemde «gewenningsperiode» naar uw oordeel nog steeds een van de problemen rondom de doorstroming op de A4 bij Leiden? Is de gewenningsperiode in de richting Den Haag inmiddels ook achter de rug?

Antwoord 6
Nee. De gewenningsperiode is voor beide rijrichtingen inmiddels achter de rug.

Vraag 7
Wat zijn de belangrijkste verschillen tussen de tijdelijke situatie met 2x3 stroken in 2013 en de uiteindelijke situatie zoals die gerealiseerd is? Is het mogelijk (onderdelen van) de tijdelijke situatie weer te realiseren en verwacht u hiermee de filedruk te kunnen verminderen?

Antwoord 7
In de tijdelijke situatie waren er 2x3 smalle rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/u in combinatie met een strikte handhaving. In de definitieve situatie is er sprake van 2+1 rijstrook in beide richtingen met een maximumsnelheid van 100 km/u van 6 – 19 uur en van 19 – 6 uur deels 100 en deels 130 km/u.
Sinds de tijdelijke situatie is de verkeersintensiteit toegenomen. Het is binnen de kaders van het Tracébesluit onmogelijk om de tijdelijke situatie terug te brengen Een wijziging van het Tracébesluit wordt thans niet onderzocht. Ik wil eerst de effecten van de maatregelen afwachten. Een herstel van de tijdelijke situatie acht ik bovendien niet wenselijk, omdat er sprake was van smallere rijstroken en een maximum snelheid van 80 km/u, 24 uur per dag.

Vraag 8
In hoeverre zou een verlaging van de snelheid naar 80 kilometer per uur de filedruk kunnen verminderen? Bent u bereid dit nader te onderzoeken?

Antwoord 8
In het algemeen leidt een verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/u niet tot een afname van de files. Ik overweeg op dit moment dan ook geen nader onderzoek hiernaar. De toename van files sinds 2013 heeft andere oorzaken dan de maximum snelheid.

Vraag 9
Is het mogelijk de hoofdrijbaan te voorzien van een extra rijstrook? Bent u bereid dit nader te onderzoeken, inclusief de kosten en de bijdrage van een dergelijke extra rijstrook aan de oplossing van de fileproblematiek? Op welke termijn kan een dergelijke rijstrook aangelegd worden?

Antwoord 9
Een extra rijstrook past niet binnen de kaders van het Tracébesluit en bestemmingsplan. Er is ter plaatse wel ruimte voor een extra rijstrook gereserveerd. Een extra rijstrook wordt thans niet onderzocht. Ik wil eerst de effecten van de maatregelen afwachten. Wanneer voor een infrastructurele ingreep wordt gekozen, zal de totale termijn voor een verkeersonderzoek, planprocedure, beroepsfase, aanbesteding en aanleg bij elkaar 6 à 8 jaar bedragen, gerekend vanaf de start van het verkeersonderzoek.

Vraag 10
Kunt u de Kamer een overzicht verschaffen van de hoeveelheid ongelukken op dit traject in de afgelopen jaren? Welke maatregelen hebt u genomen om het aantal ongelukken hier terug te dringen?

Antwoord 10
Kort na de gefaseerde openstelling van de definitieve situatie met hoofd- en parallelstructuur vonden er relatief veel kleinere ongevallen plaats. In december 2014 was er in de gewenningsperiode een piek in ongevallen. Na een vrij rustige zomer in 2015 met minder files en ongevallen, vonden er tussen september 2015 en april 2016 in de richting van Amsterdam gemiddeld per maand 8 ongevallen plaats en in de richting Den Haag circa 14. Deze verhoging valt samen met de slechtere weersomstandigheden en een toename van het verkeer.
Het aantal ongevallen op dit deel van de A4 is boven het landelijk gemiddelde, maar voor een stedelijke randweg niet bijzonder hoog te noemen. De aangekondigde maatregelen zullen het aantal ongevallen naar verwachting doen afnemen.